ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

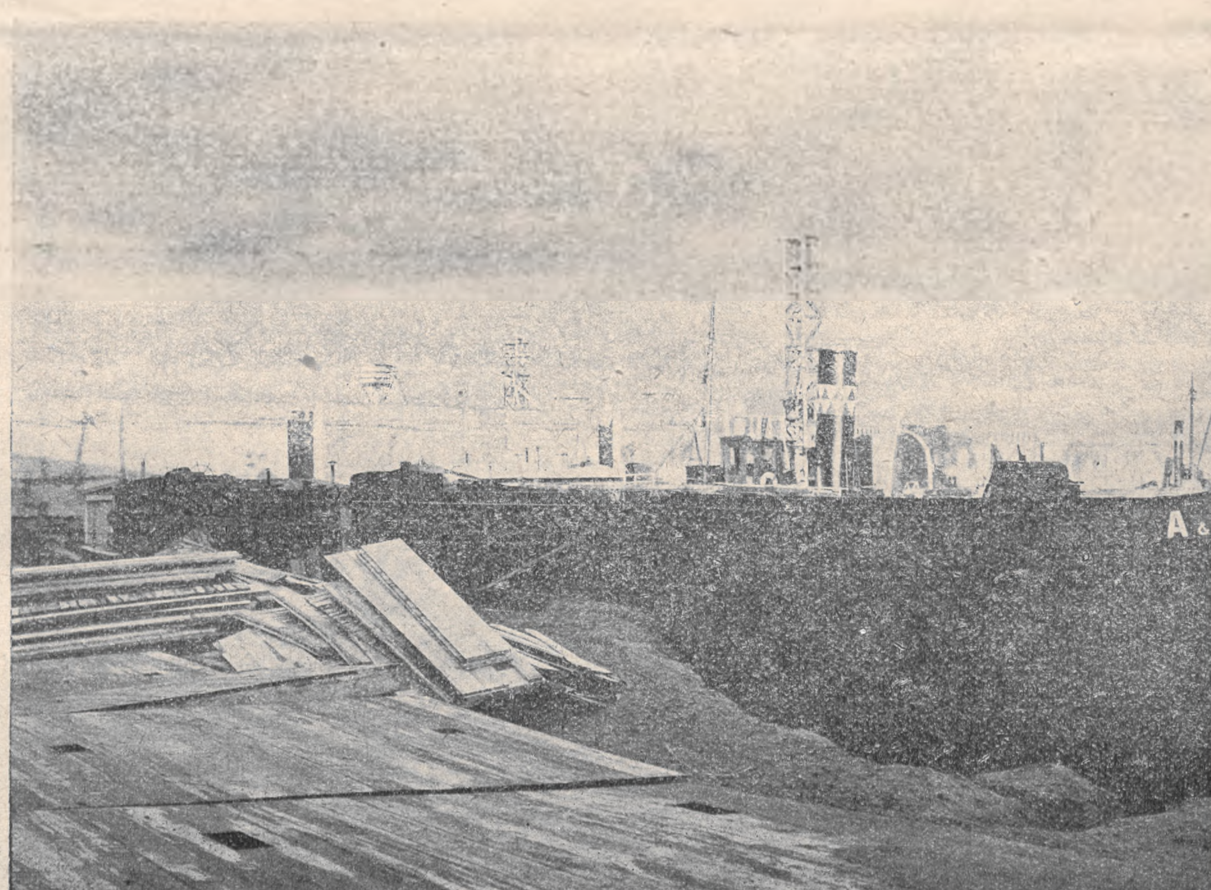
Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

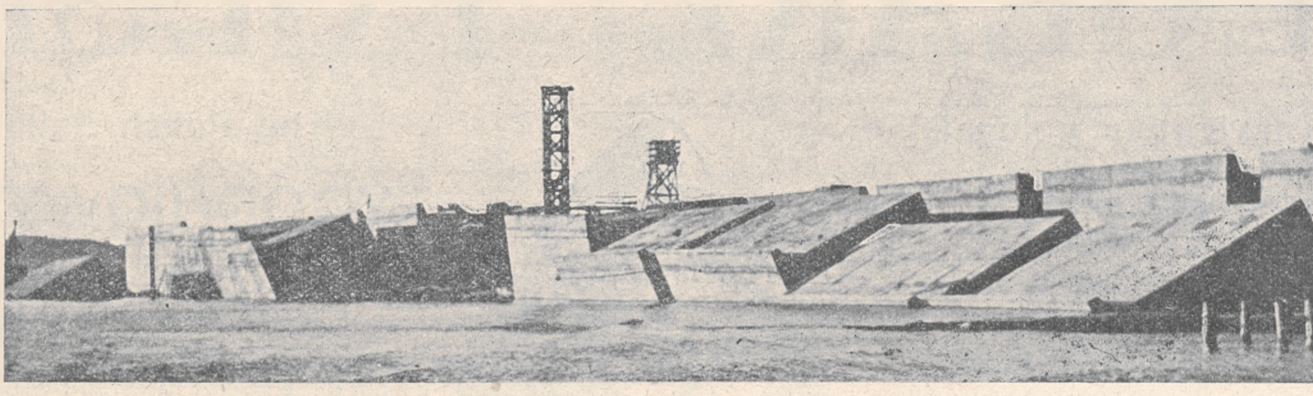
Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** Cena 30 gr

Nr. 28. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 29 lipca 1927 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 182**



Droga przy brzegu basenu wewnętrznego w Gdyni.



Budowa portu w Gdyni: zatopienie kesonów przez ich podbagrowanie

Wystawa wodna w Bydgoszczy.

Dnia 23 lipca otwarta została Wystawa Wodna w Bydgoszczy. Pawiljony wystawy mieszczą się w budynkach szkolnych oraz w parku Jana Kazimierza.

Towarzystwo Wystaw Polskich, które zorganizowało Wystawę pomyślało ją szeroko, uwzględniając wszelkie gałęzie produkcji związane z wodą. Pozwoliło to wystawić maszyny krajowych fabryk i wprowadzić na wystawę dużo ciekawych eksponatów, jednak stanowi to również jej słabą stronę, gdyż zwiedzający zbyt mało widzi właściwej Wystawy Wodnej, a odnosi wrażenie jak gdyby był na ogólnej wystawie przemysłowej.

Wygląda tak, jakgdyby żywioł wodny był nam jeszcze obcy, a tak nie pojęty przez publiczność, że należy go poprostu przemycić, dawać publiczności na strawę w mniejszych dawkach. — Razem ze „strawą" ogólną w postaci wódek i likierów, elektroluksów, słodyczy, lamp i innych wytworów równie dobrze znanych jak na wodzie tak i na lądzie.

Wystawę Wodną w Bydgoszczy rozumieć należy raczej jako hasło, wskazujące na zrozumienie w pięknej Bydgoszczy położonej nad Brdą i kanałem łączącym system Wisły Odry — swego znaczenia jako węzła wodnego i ogólnego znaczenia sprawy morskiej — i w szerszem znaczeniu wodnej. — dla Polski. Międzynarodowe regaty wioślarskie posłuża jako znakomite tło ożywiające dla tej wystawy, która chociaż zbyt mało wodna, jest jednak bardzo ciekawa.

Znajomość własnego przemysłu, a w szczególności tych jego dziedzin, które mogą być związane ze sprawami wodnemi, lub są już związane z niemi jest u nas jeszcze tak mała, że śmiało powiedzieć można, iż każdy ze zwiedzających znajdzi dla siebie na wystawie wiele całkiem nowych rzeczy i wiele swych wiadomości niezupełnych może pogłębić.

Zalecamy wobec tego gorąco naszym czytelnikom zwiedzenie wystawy, w morskim dziale, której interesujące są pokazy francuskiej marynarki, naszych młodych towarzystw żeglugowych, Szkoły Morskiej w Tczewie i wiele innych. Wiele też znaleść można ciekawego materjału dotyczącego rybactwa, dzięki udziałowi na wystawie Państwowego Instytutu Naukowo Rolniczego (Dział Rybactwa) w Bydgoszczy. Również dobrze są przedstawione zagadnienia naszej żeglugi wewnętrznej.

Wystawa potrwa do 15 sierpnia. W numerze następnym powrócimy jeszcze do omówienia niektórych eksponatów.

A. Potyrała.

Nowe statki dla portu w Gdyni.

Szybki wzrost ruchu w porcie gdyńskim. spowodował konieczność wyposażenia w nowoczesne statki, dla obsługi tak zawijających okrętów, jak też ułatwienia komunikacji w obrębie urządzeń portowych.

W miarę rozwoju życia portowego, holownik „Ursus", własność Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nie może podołać zadaniom, dlatego trzeba było uciekać się często do pomocy holowników prywatnych. Chcąc temu zapobiec, czynniki miarodajne zadecydowały o oddaniu zamówienia na budowę holownika portowego, który w jesieni r. b. ma podjąć pracę.

Wykopanie głównego kanału wjazdowego w porcie gdyńskim spowodowało zupełnie odcięcie miejscowości Oksywia i portu wojennego wraz z koszarami marynarki od Gdyni. Ponieważ droga okrężna jest, ze względu na długość, nierealna, należało pomyśleć o ułatwieniu komunikacji przez sam kanał. Dotychczas odbywa się ona przy pomocy prymitywnego promu drewnianego, poruszanego siłą ludzką. Sprawność tego promu jest z natury rzeczy małą, więc przejazd przez kanał trwa bardzo długo. Chcąc tę niedogodność usunąć, postanowiło kierownictwo Budowy Portu zainstalować prom żelazny z napędem mechanicznym, jest również łódź parowa dla przewozu ludzi.

Prace nad wykonaniem tych trzech jednostek, więc holownika, promu i łodzi, sa już dość daleko posunięte, dlatego wskazanem jest zaznajomić się z głównemi ich danemi. Budowę tych statków otrzymała „Stocznia Gdańska".

1) „Holownik portowy".

Holownik buduje się ze stali okrętowej, według przepisów niemieckiego towarzystwa klasyfikacyjnego i otrzyma klasę: Germ. Lloyd 100 A k [E]".

Główne wymiary holownika są następujące:

Długość na wodnej linji	20,00 m.
Szerokość na wręgach	6,00 m.
Wysokość boczna	3,90 m.
Zanurzenie	2,60 m.
Moc maszyny	350 KM i
Szybkość w węzłach	9,25.

Maszyna parowa silnika o potrójnem rozprężeniu ma następujące wymiary:

Cylinder wysokiego ciśnienia	320 mm.
Cylinder średniego ciśnienia	500 mm.
Cylinder niskiego ciśnienia	780 mm.
Skok tłoków	400 mm.
Liczba obrotów na minutę	180

Typ maszyny jest normalny suwakowy, z rozrządem kulisowym Stephensolma.

Kadłub skraplacza, posiadającego 40 m² powierzchni chłodzącej, jest odlany razem z podstawą maszyny i słupami tylnemi, na których znajdują się prowadnice krzyżulców. Słupy przednie maszyny są ze stali kutej.

Kocioł walczakowy, dwupłomienicowy, o powierzchni ogrzewalnej 110 m² i powierzchni przegrzewacza 48 m ma dostarczać pary o ciśnieniu 13,5 atm. i przegrzaniu do 300 °C.

Jako dodatkowe maszyny pomocnicze otrzymuje holownik:

pompę zasilającą o wydajności 5 t na g.
injektor o wydajności 3 t na godz.
pompę ratowniczą o wydajności 200 t na godz.
dynamo dla światła, 110 V. o mocy 1,5 KW.

2) Prom portowy.

Prom, o dwu równoległych jezdniach, będzie zbudowany ze stali okrętowej, również według przepisów klasyfikacyjnych niemieckich. Jego główne dane są:

długość	23,00 m.
szerokość	7,00 m.
wysokość boczna	2,60 m.
zagłębienie	1,60 m.
moc maszyn	2×20 KM i

Maszyny o podwójnem rozprężeniu, wbudowane jedna za druga, będą działać na śruby po obu końcach promu. Przez specjaln połączenie wałów korbowych obu maszyn będzie jedna z nich



Pochmurny wieczór w porcie gdyńskim. Na mglistem tle zachodu rysują się dźwigi mostowe.

obracać obie śruby, co w wypadku małego obciążenia, np. w lecie, jest wskazanem dla ekonomicznej pracy.

Dla obsługi obu maszyn będzie ustawiony jeden skraplacz o powierzchni 15 m^2.

Dwa kotły walczakowe, jednopłomienicowe, o powierzchni ogrzewalnej po 20 m i ciśnieniu roboczem 10 atm., mają dostarczać pary dla maszyn.

Dla wytwarzania światła prom otrzyma dynamo o mocy 1.5 KW.

Z maszyn pomocniczych należy wymienić pompę ratowniczą, z napędem maszyną parową, o wydajności 120 ton na godzinę i pompę przeciwpożarową, z napędem turbinowym, o wydajności 36 ton i wysokości strumienia 60 m.

3) Portowa łódź parowa.

Dla przewozu ludzi przez kanał wjazdowy portu, zostanie uruchomiona łódź, o napędzie maszyną parową. Jej wymiary są:

długość	12,00 m.
szerokość	3,20 m.
wysokość	1,45 m.
zagłębienie tylne	1,20 m.
siła maszyny	30 KMi

Maszyna parowa o podwójnem rozprężeniu (compond), zbudowana wraz z skraplaczem o powierzchni 8 m^2, otrzymuje parę o ciśnieniu 10 atm., z kotła walczakowego, jednopłomienicowego o powierzchni ogrzewalnej 15 m^2.

Oddanie do użytku tych trzech statków ma nastąpić w jesieni bieżącego roku.

Nowiny żeglarskie.

Zatonięcie szwedzkiego minostawu. Szwedzki minostaw Claas Fleming zatonął w pobliżu wyspy Arkö. Miał on 1800 ton wyporności, turbiny 7 000 KM nadawały mu szybkość 20-u węzłów. Załoga składała się ze 175 ludzi. Statek zbudowany był w roku 1914. Utrata minostawu względnie nowego systemu jest dość poważną szkodą dla szwedzkiej marynarki.

Log elektryczny.

Znana firma angielska Walker, fabrykująca znakomite logi patentowe obecnie wprowadziła w handel szybkomierz elektryczny pod nazwą Walker's Patent „Trident" Electrio Ship Log, który nie tylko wskazuje szybkość, lecz również automatycznie oblicza przebytą drogę. Aparat mierzący szybkość w wodzie łączy się z aparatem automatycznie obliczającym przy pomocy również patentowanego „Viking" Ship Log Connector. Aparat automatyczny zużywa minimalną ilość prądu elektrycznego.

Żegluga wewnętrzna.

Otwarcie kanału Ogińskiego.

Minister Robót Publicznych inżynier Moraczewski w tow. p. ministra Reform Rolnych dr. Witolda Staniewicza dokonał wobec licznych przedstawicieli władz wojskowych, wojewódzkich i lokalnych uroczystego otwarcia i oddania do ruchu odbudowanego kanału Ogińskiego. Najstarszy ten kanał na ziemiach polskich, zniszczony został doszczętnie w czasie wojny światowej.

W latach 1923—1926 Dyrekcja Dróg Wodnych w Wilnie pod kierunkiem inż. B. Bosiackiego dokonała odbudowy tego kanału do stanu przedwojennego kosztem około 1 000 000 zł. Po odbudowaniu 10 śluz komorowych i sumarycznem oczyszczeniu kanału, dziś jest on dostępny dla spławu drzewa w tratwach i do żeglugi małymi statkami.

Dalsze prace oczyszczenia doprowadzą kanał do pełnej użyteczności według stanu przedwojennego, t. j. dla statków o szerokości do 5,5 m., a długości do 38 m. o zanurzeniu nieprzekraczającem 70 cm.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Wypadek z parowcem „Hel" Sachsen) i jego skutki. 20 b. m. parowiec „Hel" wydzierżawiony w Sztralsundzie przez Żeglugę Polską dla ruchu Gdynia—Hel—Jastarnia, odbijając od przystani w Gdyni, zatopił żaglówkę, wiozącą wycieczkę nauczycielek z Lubelszczyzny w ilości 10 osób, przeważnie nieumiejących pływać. Dzięki przytomności załogi polskiej statku i energicznej pomocy sąsiednich statków, w tej liczbie szk. st. „Lwów" wydobyto z wody wszystkich. Kapitan statku, obywatel niemiecki Seeckt był w nietrzeźwym stanie i nawet po wypadku zamierzał, nie dając pomocy tonącym, odjechać na Hel.

Sprawa oddana została do sądu morskiego w Wejherowie. Wypadek nie zaszedłby, gdyby właściciel statku nie trwał przy warunku, że kapitan wydzierżawionego Sachsen musi pozostać niemiecki. Obecnie zgodził się on na nowe warunki i Hel-Sachsen kursuje nadal. Nie czekając na zgodę właściciela Żegluga Polska wydzierżawiła gdański statek Schwalbe dla komunikacji z Jastarnią. Wobec ponownego uruchomienia „Helu" Schwalbe kursować będzie między Gdynią a Orłowem, oraz Gdynią a Jastarnią. Wypadek więc powyższy, bardzo przykry, przyczynił się do zwiększenia ruchu przybrzeżnego Żeglugi Polskiej, co leży w interesie wybrzeża i letników, przybywających nad morze z całego kraju.

W drodze na Maderę. Statek szkolny „Lwów" znajduje się obecnie w drodze z Gdyni ku Maderze i portom północno afrykańskim. Nie zostało jeszcze wyjaśnione jakie z portów afrykańskich zwiedzi „Lwów"; będzie to zależało od czasu trwania podróży, względnie też możności otrzymania ładunku z jednego z portów Marokka, lub Algieru.



O pilotów polskich w Gdańsku. Zwracamy ponownie uwagę na to, że Rada Portu pilnie poszukuje pilotów władających swobodnie językiem polskim. Warunki ubiegania się o stanowisko pilota podaliśmy w numerze 23 „Żeglarza Polskiego" z dnia 30 czerwca.

RYBACTWO MORSKIE.

Międzynarodowa kronika rybacka.

Przeciętne połowy parowców rybołówczych niemieckich. Parowce niemieckie z Cuxhaven, które powróciły z podróży rybołówczej w trzecim tygodniu czerwca przywiozły przeciętnie po 28 650 funtów ryby (w poprzednim tygodniu 39 417 funtów). 3 parowce łowiące w wodach islandzkich przywiozły przeciętnie do 113 300 funtów (w tygodniu poprzednim 177 666 funtów).

Propaganda spożycia ryby we Francji i Belgji.

We Francji organizują się tygodnie rybne w celu zwiększenia konsumcji ryby.

W Belgji, w Ostendzie towarzystwo La Maree otworzyło restaurację rybną, która otrzymuje subwencję rządową. Restauracja ma na celu specjalnie propagandę spożycia ryby.

Połowy ryb we Włoszech. Ogólna wartość połowów w roku 1926 wynosiła 213 miljonów lir, zatrudnionych było 122 000 rybaków. O wiele więcej jednak Włosi importują ryby z zagranicy. Najwięcej ryby złowiono na Adrjatyku (42 000 rybaków, wartość połowu 110 mil. lir), następnie w Tyreńskiem morzu ((35 000 rybaków, wartość połowu 46 mil. lir), przez sycylijskich rybaków (29 000, złowiono ryby za 40 mil. lir), sardyńscy rybacy 4 600 złowili za 14 mil. lir i rybacy morza Jońskiego (1 270 za 2 miljony lir).

O zastosowaniu skóry węgorza.

Powszechnie uważana jest skóra węgorza za niedający się zużyć odpadek. Jednak w Anglji istnieje fabryka, która sprowadza skóry węgorzy spożytych nie tylko w Anglji, lecz również w Belgji, Holandji, krajach skandynawskich itd. Materjał otrzymywany jest od handlarzy rybą, z bliższych zaś stron od gospod kuchni rybnych. Fabryka się znajduje w Londynie, w pobliżu sławnego London-Bridge. Czysty dochód roczny fabryki wynosi kilka tysięcy funtów szterlingów. Skórę węgorza poddaje się garbowaniu, podobnie jak się garbuje skóry, lecz innym sposobem i z innymi dodatkami. Proces jest skomplikowańszy niż przy zwykłem garbowaniu. Produkt otrzymywany z tego procesu idzie na wyrób w pierwszym rzędzie biczy, prócz tego na fabrykację rzemyków, oraz sznurowadeł do butów w najlepszym gatunku. Wyrabiane są również w wielkiej ilości specjalne gatunki lin, używane w niektórych częściach linosprzętu okrętowego. Niektóre z tych lin mają tylko wewnętrzną część ze skóry węgorza, która opleciona jest najlepszą wicią konopną. Są jednak liny z samej skóry węgorza, splecione z kilku skór i ubijanie aż do wytworzenia się jednolitej mocnej liny. Takie liny są nadzwyczaj elastyczne i służą specjalnie do podnoszenia bagażu i drobnicy, których pakowanie wymaga ostrożnego traktowania. Prócz garbowanej skóry wielką ilość skór oczyszczonych, lecz nie garbowanych zakupują browary, które klarują niemi piwo o wiele lepiej niż najlepszą żelatyną. Z odpadków skór węgorza zużytych już na inne cele przygotowuje się, przez wygotowanie, klej rybny najlepszego gatunku.

Chłód jako narzędzie uszlachetnienia tranu.

Jak wiadama sposób Ottesena preparowania ryby nagłym i silnem mrożeniem podnosi jakość mrożonej ryby. Obecnie na Nowej Funlandii producenci tranu z wątroby dorsza wykryli znakomity sposób uszlachetniania tranu tego przez zastosowanie zimna.

Sposób polega na następującem: wątroby ryby po wymyciu w czystej wodzie składa się do zbiornika i na otwartem powietrzu przepuszcza się przez nie parę w ciągu 30 minut. Następnie para zostaje zamknięta, a uzyskana masa oleju ochładzana jest przez 5 minut, po czem filtruje się ją do zbiorników chłodnych, gdzie pozostaje do dnia następnego, kiedy zostaje ponownie filtrowaną, po czem przechowuje się w beczkach.

Ażeby otrzymać z tego oleju produkt uszlachetniony, bez zawartości stearyny, tran poddaje się silnemu ochładzaniu. W tym stanie przechowuje się on przez 3 miesiące w konwiach z białej blachy w pomieszczeniu o temperaturze 8 C poniżej zera. Nareszcie po 3-ch miesiącach tran znów się filtruje i wlewa się do beczek, które wewnątrz wyłożone są białą blachą. Podobno tran w ten sposób otrzymywany obecnie na Nowej Funlandji jest najlepszym ze wszystkich istniejących.

Handel śledźmi w Gdańsku.

Dowóz solonych śledzi w ostatnim tygodniu był znaczny. Ceny jednak są regulowane ogólną wysokością tegorocznych połowów, które są mniejsze niż zeszłoroczne. Rozwój śledzi (wielkość) jest w roku bieżącym mniejszy niż zwykle. Odczuwa się brak fulls i matfulls. Ożywienia w przeładunku śledzi na kolej niema, z powodu gorąca, przeważa więc składowanie. Przy wagonowej sprzedaży ceny są:

Castlebay large matjes 100 sh za 2 półbeczki selected 90 sh, medjum 80 sh. Śledzie Stornoway, large matjes 90—95 sh za 2 półbeczki, selected i medium tej marki o 10 i 20 % taniej.

Shetland large matjes 60—65 sh, selected 55—60, medium 45—50 sh za 2 półbeczki. Trade-mark matties czerwcowego solenia 43—44, matfulls czerwcowe 47 sh, crown matjes 42 sh. Lipcowe solenie o 3 szylingi na tonie drożej.

Zapotrzebowanie na śledzie norweskie się ożywiło.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

16 lipca:
ang. par. Quaysider 239 z Peterhead, 1293/1 i 487/2 beczek.
19 lipca:
norw. par. Hogstad 365 z Fraserburgh, 3859/1 i 2749/2 beczek.
20 lipca:
norw. par. Borgvold 339 z Lerwicku, 1525/1 i 895/2 beczek.
norw. par. Kongshavn 424 z Lerwicku. 4018/1 i 2588/2 beczek.
21 lipca:
gd. par. D. Siedler 256 z Lerwicku, 2571/1 i 2303/2 beczek,
norw. par. Samlaues 499 z Lerwicku.
24 lipca:
szw. par. Sirona 165 z Peterhead.

Sprawy prawniczo-morskie.

Pewien statek został oskarżony przez odbiorców towaru w Antwerpji z powodu manka. Sąd handlowy w Antwerpji stanął na stanowisku, że armator tylko w takim wypadku winien by pokryć straty, gdyby odbiorcy dowiedli, że szkoda nie mogła była zostać zaasekurowaną. Podstawą dla tej decyzji była klauzula w podpisanym konosamencie, według której statek nie jest odpowiedzialny za straty, awarje, kradzieże, braki towaru i wszelkie ryzyka, które mogą być pokryte przez asekurację.

Ponieważ powód nie mógł udowodnić, że powstałe manko nie mogło być zaasekurowane powództwo odrzucono.

Z orędownika Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

z dnia 8 lipca 1927 roku.

Uzupełnienie do taryfy opłat portu gdańskiego z dnia 19. 12 1925 wraz z uzupełnieniami (ważne od 1 lipca 1927 roku).

1 pozycja taryfowa IV uzupełnia się przy pomocy następującego punktu 8-go:

1 szkuty „donkey". Szkuty z przyrządami do przeładowania (po 25 guldenów).

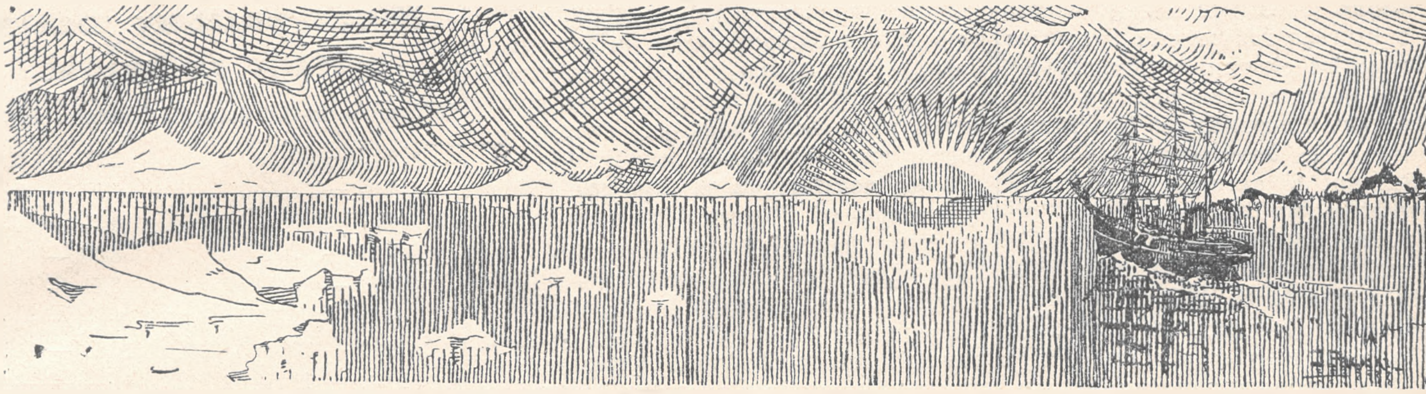
2 pozycja taryfowa IV, wyjątki, uzupełnia się następującym punktem 4-ym:

Parowce holownicze i robocze, będące własnością jednej ze stoczni gdańskich i czynne wyłącznie dla ich obsługi płacą połowę opłat podanych pod a (względnie pod b).

Uzupełnienie do przepisów o używaniu kranów administrowanych przez zarząd kejów Rady Portu i Dróg Wodnych z dnia 23 grudnia 1921 roku wraz z uzupełnieniami.

(Ważne od 1 sierpnia 1927 roku).

W paragrafie 8-ym należy skreślić: „albo paragraf 4".



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

Potrzeby sportu żaglowego.

Regaty tegoroczne.

Sport żaglowy na drogach wewnętrznych jak i na morzu nie rozwija się u nas z tą szybkością z jakąby się powinien stosownie do naszych słusznych aspiracji morskich, a nawet stosownie do faktycznego rozwoju marynarki handlowej rozwinąć. Mamy w poszczególnych dziedzinach sportowych dobrych żeglarzy, nie mamy jednak jeszcze ani szeroko zakrojonego sportowego żeglarstwa, ani też masowej produkcji łodzi żaglowych, przeznaczonych dla celów sportowych.

Rozwój harcerstwa morskiego jest pocieszającym objawem i zdaje się, że z tej strony spodziewać się możemy silnego i zdolnego do organizacji przyrostu sił. Nie powinno jednak nasze młode harcerstwo wodne być pozostawione własnym siłom (zwłaszcza niedostatkowi środków pieniężnych) ani też przesadzać ekskluzywnie „harcerskości“ swych ćwiczeń żeglarskich i wogóle wodnych, gdyż młodzież w ten sposób bezwarunkowo traci przez obniżenie klasy żeglarskiej.

Pamiętać należy, że żeglarze tworzą jedną rodzinę i jako przedstawiciele najruchliwszego z zawodów muszą komunikować się ze sobą dla pogłębienia swej umiejętności i wiedzy, których w stosunku do żywiołu wodnego nikt jeszcze nie miał za wiele.

W dziedzinie krajowego budownictwa łodzi objawia się dziś już pożyteczna produkcja serjami stoczni łodzi W. Urbaniaka w Poznaniu. W Warszawie powstała ostatnio serja łodzi o płaskiem dnie. Serja ta, jak wynika z planów, jest prymitywem, nie odpowiadającym obecnemu stanowi techniki budownictwa łodzi. Jeśli kluby lub instytucje rządowe pragną popierać rodzime budownictwo łodzi, to niech zamawiają takie objekty, które wypadłyby zbyt kosztownie w prywatnym zamówieniu dzięki jakimś nowym szczegółom wykonania, lecz nie łodzie prostsze i tańsze od przeciętnych, a nadające się właściwie do żeglugi po stawach. Pamiętać musimy o reprezentacji na olimpjadzie 1928 r. w Amsterdamie, do której w klasie wewnętrznej musimy się ćwiczyć na tzw. monotypach olimpijskich, lub łodziach zbliżonego typu. Winny się więc znaleść w pierwszym rzędzie pieniądze na budowę tego rodzaju łodzi i należy popierać tych konstruktorów i takie stocznie, które odpowiednie łodzie wykonają.

Czas jest uderzyć na alarm z powodu zupełnego naszego nieprzygotowania do olimpjady. Można naturalnie być rozmaitych poglądów co do celowości udziału Polski żaglowym sportem na najbliższej olimpjadzie. Byliśmy jednak olimpjadzie 8-ej i tylko przez spóźnienie zawodnika na skutek wad organizacyjnych własnych instytucyj, oraz charakterystycznemu oporowi przeciwko udziałowi Polski w żeglarstwie w komitecie paryskim zawodnik nasz nie zajął jednego z miejsc pierwszych. Żeglował w warunkach nierównych z innymi zawodnikami, otrzymując łódź nie na 2 tygodnie przed zawodami jak inni, lecz dosłownie na 5 minut przed nimi. Niemniej Polska zajęła klasę wyższą niż np. Danja i kilka innych państw, co wskazuje na pewien obowiązek ciągnięcia dalej tradycji pierwszej olimpjady z udziałem Polski z dążeniem do zajęcia wyższego miejsca.

Niestety, nie mamy zrozumienia dla tradycji i nie dbając o budowę monotypów olimpijskich w Polsce (sezon 1927 roku już jest prawie stracony) gotowi jesteśmy utracić miejsce, chociaż skromne, zajęte na olimpjadzie 8-ej, lub wcale nie reprezentować nadal naszego żeglarstwa sportowego.

Nie powinniśmy zasłaniać oczu na wady i braki naszej dotychczasowej organizacji żeglarskiej. Jak w „lotach żaglowych“, gdzie ostatnie dwa lata nie przyniosły u nas rozwoju tego sportu i jego ciekawych konkursów, tak też w żeglarstwie sportowem zaniedbaliśmy sprawę zawodów. Tradycyjne zawody żeglarskie w Gdyni, które się odbywały rok rocznie w latach 1921-1924 w roku 1925 dla yachtów się nie odbyły, w r. zaś ubiegłym nie odbyły się wcale.

W roku bieżącym regaty mogą się już odbyć tylko 6 i 7 sierpnia (pierwsze podróżnicze Tczew - Hel - Gdynia, drugie w Gdyni) i wszystkie wolne yachty jole i motorówki zgłosić winny swój udział do nich

Istnieje obawa iż organizacja ich się opóźni. Przypominamy, że jak dotąd Marynarka Wojenna, Liga Morska i Rzeczna, rybacy oraz poszczególne kluby yachtowe przyczyniały się najwięcej do powodzenia tych regat. Niech w roku bieżącym instytucje te zgodnie staną do współpracy. Niech nikogo nie zabraknie na tegorocznych regatach!

Żegluga a kolonje.

Porty północno - afrykańskie. Porty francuskich kolonij północno - afrykańskich oraz protektoratu francuskiego w Maroku wzbudzają w nas wśród portów kolonjalnych największe zainteresowanie. Po pierwsze stanowią one pojemny rynek zbytu dla naszego węgla. Francja zamknęła wprawdzie import węgla, lecz tylko do metropolji, a do kolonji import węgla zagranicznego nadal jest otwarty. Po drugie z portów tych sprowadzamy oddawna i sprowadzać będziemy fosfaty, rudę żelazną, jako główne masowe towary wwozu stamtąd do nas, oraz wina, tytoń i produkty kolonjalne. Po trzecie, porty te leżą na drodze projektowanej linji lewantyńskiej pod polską banderą dokoła Europy i jako porty zawijania po drodze muszą być nam pod względem handlowym znane. Podaliśmy już w numerze 26-ym przed nim krótki opis co do wielkości ruchu portów Algieru, większy ruch mają Algier i Oran.

Port Algier. Algier był głównym portem, z którego rozszerzała się przez kilkadziesiąt lat ekspansja francuska i dziś ma on jeszcze znaczenie przeważnie jako port komunikacji do Francji (pasażerskiej i towarowej statkami szybkobieżnemi i aeroplanami), oraz port zawijania po drodze. Stąd olbrzymi ruch statków przy względnie małym ruchu towarów. W roku 1925 weszło tu i wyszło 13 246 767 ton ładowności statków (tonażu), a port zajął czwarte miejsce między portami francuskiemi. Przeładowano natomiast towarowy w roku 1925 — 2 803 920 ton, co jest liczbą jak na port kolonjalny, wywozowy oraz importujący również sporo węgla, liczbą skromną. Niemniej jednak znaczenie handlowe Algieru jest wielkie, gdyż przy równowadze importu i eksportu rzadkiej dla portu kolonjalnego (wwieziono w roku 1925 — 1 353 704 ton, wywieziono 1 450 216 ton) Algier daje większą rozmaitość i kosztowność towarów w eksporcie i w imporcie aniżeli jakikolwiek z portów Algieru, Tunisu i Maroka. Tłumaczy się to dłuższą historją portu, związaniem licznemi linjami regularnemi z Francją, jako głównym eksporterem i importerem, rozwinięciem urządzeń portowych i połączeń kolejowych w głąb kolonji.

W roku 1926 ruch towarów nieco spadł: wywieziono i wwieziono na 8 816 statkach 2 641 852 tony towaru, na co jednak wpłynął prawie wyłącznie węglowy strejk angielski.

Import Algieru. Na pierwszym miejscu (1925) stoi węgiel i koks 748 000 ton), na drugiem używki (128 220 ton) i dalej materjały konstrukcyjne wraz z żelazem (84 000 ton), ropa oleje i produkty z nich 56 000 ton), drzewo i wyroby z drzewa (53 000 ton), siarka i produkty chemiczne (50 000 ton), wyroby żelazne (33 000 ton), tkaniny i papier (18 000 ton), inne towary 184 000 ton. Liczność grupy „innych towarów" wskazuje na znaczną rozmaitość importu.

Eksport Algieru. (1925) Węgiel i koks stoi na pierwszym miejscu (453 000 t.), jest to reeksport, wskazujący swym istnieniem na znaczenie Algieru jako portu zawijania po drodze i bunkrowania, drugie miejsce zajmują rudy i minerały, licząc w tem fosfaty (450 000 t.), trzecie wina i spirytualja (351 860 ton), następne pozycje zajmują: barany i nierogacizna (261 000 sztuk), zboża i mączki (53 000 ton), owoce i włoszczyzna (33 000 ton), trawa halfa i trawa morska (33 00 ton); prócz tego tytoń (8 300 ton), wełna i skóry (6 900 ton), figi i chleb świętojański (5000 ton), korzenie (4 700 ton), ryba świeża, solona i konserwy rybne (2 600 ton), bydło rogate (2000 szt.) inne towary (40 000 ton.)

Z zestawienia widać, iż główną masę ładunku eksportowego dają rudy i fosfaty, oraz wina, chociaż poszczególne grupy innych towarów, zwłaszcza grupa produkcji zwierzęcej są w eksporcie wszechstronnie rozwinięte.

Ruch podróżnych w Algierze. Odcięty morzem od Europy Algier ma znaczny ruch morski podróżnych. W roku 1925 przyjechało i wyjechało drogą morską 208 219 pasażerów. Obecnie buduje się na molo Al-Djefna dworzec morski, który będzie eksploatowany przez Compagnie Generale Transatlantique i Compagnie de Navigation Mixte.

Algier jako port zawijania po drodze. Składy węgla. Bunkrowanie jest bardzo silnie rozwinięte. Składy węgla mieszczą stale 100 000 ton na nabrzeżach i na lichtugach portowych, gotowych w każdej chwili przybić do okrętu (do obu jego burt), jak tylko stanie na redzie. Powstaje przez to duża oszczędność czasu dla niektórych statków, które nie przybijają do brzegu.

Urządzenia portowe. Taniość robotnika nie sprzyjała rozwojowi techniki przeładunkowej. Do niedawna węgiel bunkrowy ładują siłą ludzką, w koszach. Partja z 50-ciu ludzi ładuje do 200 ton węgla w trzech godzinach. Po wojnie jednak stosunki te zaczynają przechodzić do przeszłości. Firma Anglo-Algierian Coaling Cy ma pływające pontony z portowymi kranami o zdolności przeładunkowej 300 ton na godzinę. Firma ta ma też lichtugę z silnikiem, zaopatrzoną w elewator węglowy, który zaopatrywać może statki na stanowisku kotwicznym z szybkością przeładunku 700 ton na godzinę. Dla zaopatrywania w ropał istnieje statek cysternowy o 6 000 tonach pojemności i zbiornik lądowy na 8 000 ton. W porcie jest sporo prywatnych pontonów pływających z kranami parowemi, przeszło 450 lichtug portowych i 34 holowniki. Izba handlowa eksploatuje krany elektryczne i składy portowe.

Port rybacki. W budowie się znajduje specjalne molo rybackie, przy którem będą się cumować 6-7 par statków rybołówczych dość znacznych wymiarów.

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,50 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —

Ładowanie drzewa.

Trudności z powodu podziału drzewa na partje przy wyładowaniu w portach angielskich. Forma umowy frachtowej Baltwood przewiduje w paragrafie 11, że ładunek może być załadowany na statek w poszczególnych partjach, na osobne konosamenta (tylko w ten sposób, ażeby kapitan mógł wyodrębnić każdą partję według konosamentu). Przedsiębiorcy ładowania i wyładowania w Londynie ogłosili obecnie w okólniku, iż w razie niezastosowania się do tej klauzuli doliczają oni po 10 szylingów do każdego przeładunku, licząc je w koszta ładowania. Jednocześnie zarząd portu londyńskiego zwraca uwagę na konieczność układania ładunków w ten sposób, ażeby lichtugi portowe stojące wzdłuż burty nie doznawały zbytecznej zwłoki przy ła-

dowaniu, która zachodzi gdy ładunek drzewa nie jest ułożony zosobna według poszczególnych konosamentów. Dzieje się nieraz, że poszczególne lichtugi czekać muszą od początku do końca wyładowania, ażeby otrzymać partję wyznaczoną w konosamencie. Tego rodzaju lichtugi płacą przestojowe, stwarzają natłok i przeszkadzają ruchowi innych statków i ogólnemu ruchowi w porcie.

Przy zbadaniu powyższej sprawy okazało się, że związki eksporterów drzewa nie mogą wpłynąć na ten stan rzeczy, chyba hamować rozpowszechnienie się w ostatnim czasie rozdrobnienia ładunku na liczne małe partje z osobnemi konosamentami, co jest dziś zwyczajem importerów drzewa w Londynie. Najwięcej jednak zależy od kapitana, który ma pewne korzyści (lepsze wykorzystanie ładowności statku) przez mieszanie poszczególnych partyj; musi on jednak pamiętać, że korzyści te nie są osiągnięte z zachowaniem paragrafu 11 umowy frachtowej i że pokrywają się one niekorzystnie — kilkakrotnie większemi stratami o ile się wyładowuje drzewo w portach przepełnionych jak np. Londyn i inne porty angielskie. Nietylko statek traci czas, lecz również powstają koszta i straty dla przedsiębiorstw ładowania. Prawdopodobnie powstanie licznych drobnych konosamentów wywoła dodatkowe klauzule w umowie frachtowej i w kontraktach wyładowania.

NOWE KSIĄŻKI.

Badania Geograficzne nad Polską Północno Zachodnią, zeszyt 2—3. Poznań 1927. Wydawnictwo Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Poznańskiego. W zeszycie podwójnym, który się ukazał, przedewszystkiem wymienić należy p. M. Czekańskiej Podział i charakterystyka głębokości Bałtyku południowego, z trzema mapami głębokościowemi południowego i środkowego Bałtyku. Temat ten jest również szczegółowo streszczony po francusku. W dalszym rzędzie wymienić należy p. J. Bajerlein Jeziora Mialskie i p. A. Gontarskiej o rozmieszczeniu wysokości względnych po obu stronach Wisły.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu.

14 lipca: szw. par. Aegir 754 t. z Norrkopingu próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Rita Larsen 349 t. z Rosztoku próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Nordmark 569 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold).

15 lipca: franc. par. Pologne 1841 t. z Kłajpedy próżny (Co Gen. Transatl.).

16 lipca: duń. par. Olga 463 t. z gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Kraków** 1122 tonn z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

17 lipca: łot. par. Kurland 429 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske).

18 lipca: szw. par. Elsie 827 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

19 lipca: norw. par. Dageid 936 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu:

9 lipca: franc. par. Suffren 6955 t. do Le Havre z 445 pasażerami (Co Gen. Trans.).

14 lipca: gdański par. F. G. Reinhold 706 t. do Nyköbingu z węglem (Reinhold), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

15 lipca: szw. par. Ragunda 975 t. do Klagshamnu z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. licht. **Jurek** 635 t. do Graasten z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 410 pasażerami i 1 t. ład. (Co. Gen. Transatl.).

16 lipca: szw. par. Aegir 754 t. do Kalmaru z węglem (Pol. Ag. Morska), niem. par. Rita Larsen 349 t. do Lipawy z węglem (Pol. Ag. Morska).

17 lipca: duń. par. Olga 463 t. do Gravensteinu z węglem (Pol. Ag. Morska).

18 lipca: norw. par. Dea 1460 t. do Gandawy z węglem (Hartwig), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Malmöz węglem (Żegl. Polska).

19 lipca: niem. par. Nordmark 569 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), pol. par. **Kraków** 1122 t. do Norrköpingu z węglem (Żegluga Polska), łot. par. Kurland 429 t. do Holbäk z węglem (Bergenske).

TCZEW.

Na wejściu:

22 lipca: polski licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. z Malmö próżne (Wisła-Bałtyk).

23 lipca: pol. licht. **Antek** 370 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. z Sönderborga próżne (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu:

21 lipca: pol. licht. **Benek** 369 t. i pol. licht. **Wacek** 382 t.do Kjöge i Kalundborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

24 lipca: pol. licht. **Franek** 382 t. i pol. licht. **Felek** 382 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

25 lipca: pol. licht. **Antek** 370 t. i pol. licht. **Edek** 352 t. do Gefle i Hernösandu z węglem (Wisła-Bałtyk).

Gdańsk.

Na wejściu.

18 lipca: niem. par. Teutonia 768 t. z Helsingborga z brykietami żelaznymi (Schenker), polski hol. Orkan z Schiewenhorst próżny Stocznia Gdańska), włoski par. Capo Vado 2712 t. z Huelvy z fosfatem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), norw. par. Gunnar 714 t. z Uddevalli próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Frej 711 t. z Gandawy z fosfatem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Kurt z Randsburga próżny (Ganswindt).

Na wyjściu.

18 lipca: duń. par. Svava 697 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Riga 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat), niem. par. Minna Cords 551 t. do Kopenhagi z węglem (Prowe), norw. mot. Fortugas do Aarhus z towarem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Regina do Królewca ze śledziami (Bergenske).

Na wejściu.

19 lipca: szw. par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Sedima 544 t. z Amsterdamu z towarem (Reinhold), niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Hogstad 365 t. z Fraserbourgh ze śledziami (Reinhold), niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

19 lipca: szw. hol. Wiking z Sztokholmu próżny (Artus, Ballastkrug), łot. par. Viesturs 338 t. z Kołobrzegu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami (Un. Baltic Corp.), ang. par. Tasso 2172 t. z Hull z pasażerami (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami (Un. Baltic Corp). niem. par. Pollux 319 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Helena 725 t. z Lizbony z żelastwem (Bergenske).

Na wyjściu.

19 lipca: łot. par. Skauts 1328 t. do Rygi z węglem (Scand. Levante), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Aabenraa z melasą (Scharenberg), szw. par. Ardennia do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Quaysider do Rygi ze śledziami(Reinhold), niem. par. August Cords 745 t do Kotki próżny (Behnke i Sieg).

19 lipca: szw. hol. Holger z licht. Halsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Oddesund 719 t. do Leningradu próżny (Shipco), niem. par. Lexa 503 t. do Goole z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Danevirke 645 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. żagl. z mot. Alice 98 t. do Sztokholmu z cementem (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Antje 111 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske), niem. par. Industria 1277 t. do Oxelösundu próżny (Schenker), polski hol. Tyran do Aalborga próżny (Wisła-Bałtyk), ang. par. Helmond 581 t. do Methilu z drzewem (Reinhold), ang. par. Baltonia 1449 t. do Rygi z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), ang. par. Mary S. 981 t. do Londynu z drzewem (Voigt), szw. par. Mansuria 625 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Sieglinde 1080 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Sorcerer 283 t. do Lowestoftu z drzewem (Voigt), szw. par. Svenske 262 t. do Nyköpingu z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu.

20 lipca: niem. żagl. z mot. Marie 79 t. z Tallinu z próżnemi beczkami (Ganswindt), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Wagrin

223 t. z Shurchamu z żelastwem (Behnke i Sieg), duń. żagl. John 76 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), polski par. Toruń 1122 t. z Gandawy z tomasówką (Warta), szw. par. Gota 674 t. z Landskrony (Behnke i Sieg), szw. par. Portos 1071 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), szw. żagl. Frithjof 46 t. z Landskrony z żelastwem (Bergenske), szw. par. Juno 620 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), nim. par. Ester 252 t. z Szlezwiku próżny (Reinhold, b. skład węgla mar.), duń. par. Bretland 1235 próżny (Reinhold, Westerpl.), łot. par. Kandawa 1170 t. z Rygi próżny (Voigt, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Inga 50 t. z Norrköpingu z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Borgvold 339 t. z Lerwicku ze śledziami (Reinhold, Kielgraben), szw. par. Egon 291 t. z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.).

20 lipca: norw. par. Kongshavn 424 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), szw. par. Merkur 800 t. z Oskarshamnu z rudą żelazną (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold,wolna strefa), szw. żagl. z mot. Wandia 88 t. z Sölvesborga z kamieniami szamotowemi (Bergenske, Westerpl.), grecki par. Evandros 2203 t. z Svendborga próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), norw. mot. Bob 269 t. z Helsinborga próżny (Bergenske, b. port ces.), gdański par. F. G. Reinhold 706 t. z Nyköbingu próżny (Reinhold, Westerpl.).

Na wyjściu.

20 lipca: franc. par. Député Abel Féry 1185 t. do Nantes z węglem (Morry), duń. żagl. z mot. Maagenskog 284 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. mot. Irene 165 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), duń. par. Broholm 781 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), gdański par. Hammonia 658 t. do Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Carrie 739 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), ang. par. Baltara do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

20 lipca: duń. żagl. z mot. Fyn 94 t. do Aalborga z drzewem (Ganswindt), ang. par. Carterside 350 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Esther 254 t. do Söderhamnu próżny (Reinhold), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), ang. par. Gripfast 633 t. do Hull z drzewem (Voigt), norw. par. Jarl 256 t. do Foynes z drzewem (Behnke i Sieg), szw. mot. Ransaeter 146 t. do Helsingborga z solą potasową (Behnke i Sieg), szw. par. Verlandi 224 t. do Limhamnu z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu:

21 lipca: norw. par. Salonika z towarem (Thor Hals, b. port ces.).

21 lipca: gdański par. D. Siedler 256 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port), szw. par. Gusten 353 t. z Kalmaru próżny (Behnke i Sieg, kan. port), niem. żagl. z mot. Else Kühlke 112 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.) niem. par. Argus 486 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kolej nadw.), holend. par. Zeester z Królewca z częściowym ładunkiem drzewa (Voigt, b. skład węgla mar.), niem. par. Heinrich 308 t. z Kilonji z towarem (Prove, Breitenbachbrücke), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. par. Saturn 154 t. z Szczecina z towarem (Prove, śpichrz Elbing), niem. par. Finnland 246 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, kan. port.), holend. żagl. z mot. Antje jako do portu ukrycia (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Woglinde 1193 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Nordöst 628 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Samland z Lerwicku ze śledźmi (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt).

Na wyjściu:

21 lipca: norw. par. Kul 796 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Dagmar 488 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), hiszp. par. Mar Tirreno 1896 t. do Kartageny z drzewem (Voigt), szw. par. Ellen 948 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko - Skand.), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Putbus 63 t. do Stralsundu z owsem (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Marie 548 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), ang. par. Copeman 1095 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), fiński par. Aegier 428 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Pollux 319 t. do Królewca z towarem (Wolff), norw. par. Hogstad 365 t. do Hernösandu próżny (Reinhold), niem. par. Hagen 1002 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), hol. par. Zeester do Wilhelmshaven z drzewem (Voigt).

Na wejściu:

22 lipca: niem. hol. Gladiator 22 t. próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), niem. par. Pomerania 108 t. jako do portu ukrycia przeznaczony z Królewca do Aarhus z makuchami (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Aegier 753 t. z Kalmaru próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Ara 557 t. z Bergen z towarem (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Trio 823 t. z Trelleborga próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Rita Maerek 515 t. próżny (Behnke i Sieg), statek nowo wybudowany Gdynia 233 t. z jazdy próbnej (Stocznia Gdańska), szw. par. Ingwall 815 t. z Verkebaek próżny (Polsko-Skand.).

22 lipca: duń. żagl. z mot. Jenes 121 t. z Faxe próżny (Bergenske), duń. żagl. z mot. Nanny 61 t. z Haderslevn z żelastwem (Ganswindt), szw. par. Kullen 276 t. z Kłajpedy próżny (Prove), niem. mot. Odin 1107 t. z Kopenhagi z samochodami (Hartwig), niem. par. Hilde 861 t. z Lubeki próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

22 lipca: amer. par. Fluor Spar 369 t. do Nordenhamu z towarem (Warta), norw mot. Pob 269 t. do Oslo z węglem (Bergenske).

22 lipca: niem. par. Viktor 469 t. do Gefle próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Venetia 507 t. do Crimsby z drzewem (Bergenske, duń. par. Bothal 1223 t. do Westharlepoolu z drzewem (Reinhold), ang. par. Tasso 2172 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Teutonia 768 t. do Helsingborga próżny (Schenker), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami i częściami samochodowemi (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), norw. par. Bera 430 t. do Tynedocku z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Hinrich 308 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Prove), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Kurt 183 t. do Skutskär z węglem (Ganswindt), niem. par. Argus 486 t. do Aarhus z cementem i towarem (Lenczat), niem. par. Wagrin 223 t. do Tornea próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Minorca 597 t. do Leith z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Hilde 851 t. do Yxpilli próżny (Reinhold), szw. żagl. z mot. Iris 69 t. do Oslofjordu z cementem (Ganswindt), belg. hol. Lucky (ex Albatros) z holend. dragą Rossum do Gdyni próżny (Stocznia Schichau), niem. par. Pomerania 108 t. z portu ukrycia (Reinhold), szw. par. Gusten 353 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Spica 869 t. do Sönderborga z węglem (Artus), lot. par Viesturs 338 t. do Mal- Malmö z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Dalelfen 879 t. do Bordeaux z drzewem (Morry).

Na wejściu:

23 lipca: niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Neisserhafen), niem. par. Wilhelmine 177 t. z Szczecina próżny (Bergenske, b. port ces.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. żagl. z mot. Henny 57 t. z Odense z żelastwem (Ganwindt, Westerpl.), niem. par. Christel Salling 815 t. z Rouen z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), pol. hol. Górnik z licht. Jurek 634 t. z Gravenstein próżny (Wisła-Bałtyk, Pallastkrug i Westerpl.), duń. par. Victoria 1160 t. z Horsensu próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. par. Robur 577 t. z Helsingborga z brykietami żelaznymi (Prove, Westerpl.), franc. par. Louis Mercier próżny (Morry, Feldhun i Schmemann), szw. żagl. z mot. Kurt z żelastwem (Westerpl.), duń. par. Katholm 877 t. z Odense z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Stör 348 t. z Odense próżny (Voigt, kan. port.), duń. par. Ragnar 430 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Westerpl.), szw. hol. Frej z licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t. próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Minna Cords 522 t. z Kopenhagi próżny (Prove, kan. port.), belg. hol. Elise IV z draga Gauda z Gdyni próżny (Stocznia Schichau).

Na wyjściu:

23 lipca: szw. par. Juno 620 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Fingal 282 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Pan 659 t. do Sztokholmu z węglem (Wolff), szw. hol. Wiking z licht. Menja 572 t. i Fenja 569 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), szw. par. Portos 1017 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), holend. żagl. z mot. Jacoba 80 t. do Skaru z drzewem (Ganswindt), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), szw. par. Göta 674 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Saturn 154 t. do Flensburga z drzewem (Prove), franc. par. Chateau Yquem 1290 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Worms), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), grecki par. Evandros 2203 t. do Fredrikshamnu próżny (Behnke i Sieg), polski hol. Orkan do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z Pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Bacchus 381 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. August 268 t. do Hamburga z towarem (Prove), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z cementem i towarem (Reinhold), szw. par. Rurik 253 t. do Kalmaru z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Tiber 823 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), polski hol. Górnik z licht. Janek 633 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

NIEMCY.

Projekty budowy statków. Norddeutscher Lloyd w programie swym przewiduje budowę dwuch parowców pasażerskich po 42 000 ton, o szybkości ponad 26 węzłów, przy poruszaniu turbinami wysokiego ciśnienia. Nazywać się statki te mają „Bremen" i „Europa". Prócz tego Norddeutscher Lloyd buduje szereg motorowców dla ruchu towarowego.

Ożywienie w budownictwie okrętów. Pierwszego lipca w przeciwieństwie do początku roku panowało w Niemczech wielkie ożywienie w budowie okrętów. Na stoczniach znajduje się obecnie tonażu budującego się około 730 000 ton r. br. Pierwsze miejsca zajmują firmy Deschimag, Blohm i Voss w Hamburgu, Bremervulcan w Vegesacku, Deutschewerft w Hamburgu, Deutsche Werke w Kilonji i Germaniawerft w Kilonji. Co do poszczególnych rodzajów statków buduje się:

parowców	390 000 t. r. br.
motorowców	205 000 t. r. br.
statków cysternowych	70 000 t. r. br.
wojennych i na zamówienie wojennej marynarki	30 000 t. r. br.
doków pływających	29 000 t. r. br.
żaglowców	1 000 t. r. br.

WŁOCHY.

Dobre wyniki zastosowania powierzchni przeciwśrubowych. Na włoskim parowcu 11 000 ton br. „Conterosso" w podróży transatlantyckiej zastosowano powierzchnie przeciwśrubowe systemu Star. Osiągnięto szybkość o 0,5—0,6 węzła większą niż przeciętnie w poprzednich podróżach, mimo nawet niekorzystnej pogody. Przyrost szybkości odpowiada zwiększeniu działania śruby o 8—10 %, co uważać można dla parowca dwuśrubowego za wynik znakomity. Lloyd Sabaudo, do której należy statek buduje powierzchnie przeciwśrubowe na 3 inne większe statki.

ŁOTWA.

Powiększenie floty łotewskiej. Firma Fr. Grauc i Co w Rydze nabyła w Anglji parowiec frachtowy Isonomia 4 000 ton brutto.

ANGLJA.

Walka z zanieczyszczeniem wód ropa. W Anglji parlament poważnie się zajmuje sprawą zanieczyszczania wód przybrzeżnych ropą ze statków. Na mocy konferencji waszyngtońskiej statki, również angielskie, wylewać mają swą wodę zaolejoną conajmniej 50 mil od brzegu. Faktycznie olej ten wraca jednak do brzegów, a statki mają poważne straty, musząc nieraz oddalać się na 50 mil od wybrzeża dla pozbycia się oleistej wody.

Wysunięto jako drugie rozwiązanie zastosowanie separatorów oleju lub ropy. Separator może być zastosowany na statku, lub na specjalnych szkutach portowych, które odbierają zanieczyszczoną wodę i odzielają olej separatorami. Ten proces z wielkiem powodzeniem stosuje parowiec transatlantycki Majestic, który ma separator na pokładzie.

Polepszenie się interesów towarzystw żeglugowych. W Anglji stwierdzono niezbicie znaczne polepszenie się interesów w żegludze. Tonaż unieruchomiony szybko się zmniejsza, armatorowie zamawiają sporo statków, optymistycznie patrząc w przyszłość. Znawcy spraw donoszą, iż co 7—10 lat następuje zmiana zasadnicza sytuacji, a właśnie od roku 1920, gdy był najgłębszy kryzys powojenny, upłynęło 7 lat.

FINLANDJA.

Ożywienie w żegludze fińskiej. W roku bieżącym żegluga do portów fińskich rozpoczęła się wcześniej niż średnio, chociaż nawet nieco później niż przewidywano w początkach wiosny. Już w kwietniu zawinęło do portów przeszło 25 000 ton r. br. próżnych statków (po drzewo).

O potrzebie szybszych statków w żegludze frachtowej.

Przed wojną sądzono, że dla statku towarowego wystarczy ekonomiczna szybkość 8—9 węzłów. Jednak już wówczas było towarzystwo, które zaprowadziło parowce o maszynach poczwórnego rozprężenia, dających szybkość ekonomiczną 12 węzłów. Na skutek oszczędniejszego zużycia węgla przy tych maszynach można dziś z równym zapasem węgla otrzymać kilka węzłów szybkości dodatkowej. Angielscy armatorowie wprowadzają wobec tego obecnie parowce o ekonomicznej szybkości 10 i pół do 11 węzłów, pozbywając się swych statków starszych, gdyż oszczędność na czasie daje poważne zyski. Linjowe statki towarowe mają jeszcze większą szybkość. Linja angielska Monarch-Line (towarowa) wszystkie swe statki zbudowane po wojnie zaopatrzyła w maszyny o poczwórnem rozprężeniu — i ekonomicznej szybkości 13 węzłów. W Anglji przeważa dziś zdanie, iż w żegludze towarowej regularnej dążyć nawet do szybkości 14—15 węzłów.

Poruszanie elektryczne statków cysternowych.

O ile Amerykanie nie odznaczają się zdobyczami techniki w dziedzinie budowy okrętów, to w zakresie budowy motorów i instalacji motorowo-elektrycznych wszelkiego rodzaju przewyższają innych. Poruszanie elektryczne statków, czy to w połączeniu z turbinami, czy to od motorów Diesla zdążyło już się więcej niż gdziekolwiek rozpowszechnić na statkach Stanów Zjednoczonych. W zakresie statków cysternowych amerykańskie towarzystwo naftowe Atlantic Refining Co posiada już sporo statków cysternowych, poruszanych elektrycznie i buduje szereg dalszych na mocy znakomitych doświadczeń z już eksploatowanemi. Są to statki spalinowo-elektryczne. Statki budujące się obecnie otrzymają po 3 motory Diesla, każdy po 850 KM przy 225 obrotach na minutę. Każdy z motorów porusza prądnicę 525 KW i 250 wolt przeznaczonych do poruszania śrubami i pomocniczy elektro-motor 50 k. w. i 250 wolt dla obsługi organów pomocniczych, a mianowicie: dwuch pomp do ładowania o 80 KM każda, windę o 45 KM, kołowrót cumowy o 30 KM, pompę przeciwpożarową o 30 KM, dwa kompresory powietrzne po 15 KM różne inne pompy, maszyny, stabilizatory itd.

Manewrowanie maszynami ty Ward Leonard może być wykonywane bądź z przedziału maszynowego, bądź z izby sterowej.

Wśród już kursujących statków towarzystwo posiada największy dotąd cysternowiec poruszany elektrycznie: S. W. Van Dyke, znajdujący się obecnie w drodze Filadelfja—Durban i z powrotem. Przebieg ten — 18 000 mil jest największy jaki dotąd wykonały statki z poruszaniem spalinowo-elektrycznem. Początkowo statek należał do Shipping Board i był poruszany turboelektrycznie. Jak wiadomo, poruszanie turbo-elektryczne uważane jest za lepiej nadające się dla większych statków aniżeli spalinowo-elektryczne (patrz „Żeglarz Polski" numer 19 i 20 1927 roku „Poruszanie elektryczne statków").

Jednak w roku 1925 na Van Dyke wybudowano instalacje spalinowo-elektryczne i od tego czasu statek przebiegł 80 000 mil z maszynami kierowanemi wyłącznie przez prowadzącego statek.

Prowadzący kieruje statkiem z izby sterowej jak na morzu, tak też na rzece lub w porcie i wywołuje zmianę szybkości przez prostą zmianę woltażu generatorów. Te ostatnie są typu Westinghouse i poruszane są przy pomocy 3 motorów Ingersoll-Rand po 840 KM 4-o taktowe, 6-cio cylindrowe o injekcji gęstego ropału.

Zamiana systemu poruszania turboelektrycznego na spalinowo-elektryczne pozwoliła zwiększyć promień działania cysternowca Van Dyke z 10 000 mil na 18 000 mil.

Ostatnie nowości ze sportu żaglowego i motorowego.

Wielkie regaty międzynarodowe w ujściu Sekwany.

Od 5—12 lipca b. r. odbywały się z licznym udziałem międzynarodowe regaty yachtowe (żaglowe i motorowe) przed Trouville i Deauville naprzeciwko Hawru, w lejku ujściowym Sekwany. Są to w pełnym słowa znaczeniu regaty morskie, gdyż ujściowy odcinek Sekwany Morskiej ma charakter zatoki, a działanie przypływu zupełnie pozbawia go charakteru rzecznego.

5-go była letnia burza z deszczem, morze o krótkiej fali, w regatach żaglowych 5-go i następnych dni brało udział około 70 yachtów. Największe Corona i Norada, należały do serji 70—110 ton i były handykapowane. W pierwszym dniu regaty zakończyły się szybko, dzięki korzystnym warunkom: Klasy 7—12 metrów, 8,50 i 6 metrów.

6 lipca deszcz z wiatrem dość silnym, morze jednak niezbyt wzburzone; yacht Cupidon III Rotszylda utracił maszt. Biegi 7—12 metrów, 8, 6, 8,50, i monotypy — „motyle", oraz dingi 14-o stopowe.

7 lipca bardzo lekki wiatr; niektóre z yachtów nie mogły dokończyć biegu. Odbyły się zawody: 7—12 metra, 8, 8,50 metrów, monotypy-motyle i dingi.

8 lipca wiatr świeży bardzo równy, biegi jak poprzednio.

9 lipca wiatr gwałtowny, regaty zawieszono.

10 lipca bardzo lekki wiatr, przebieg skrócono.

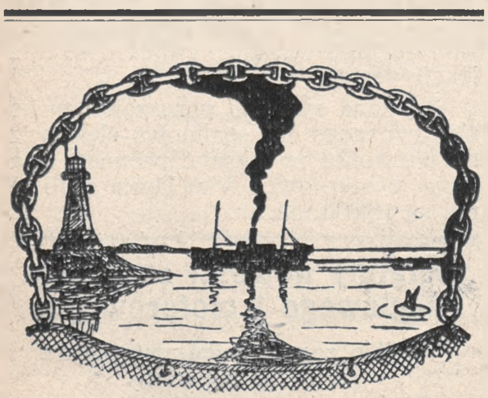
2-go dnia regat rozpoczęły się zawody motorowe wyścigiem łodzi o motorze przyczepionym. Pierwsze miejsce zajęła łódź motorowa Motogodille VIII o wadze 689,5 kilo.

Następnie odbyły zawody ślizgowce z powietrzną śrubą na dystans 21 kilometrów. Pierwszy przybył Farman I w 11 m. 55 s., czyli o szybkości 105,7 kilometra na godzinę.

W zawodach łodzi o 1 i pół litrowym cylindrze wygrała znana łódź angielska Newg prowadzona przez pannę Carstairs, przebiegając 25 km. w 27 m. 40. s.

W serji niereglamentowanej pierwsza przyszła łódź niemicka Opel II w 26 m. 19,8 s., przebieg 25 km. W serji 12-o litrowej przyszła pierwsza francuska Sadi III doktora Etchegoin — 25 km. w 14 m. i 9 s.

14 lipca odbyły się w Paryżu rozgrywki motorowe końcowe, wszystkie na 7 kilometrach, którch rezultaty są mniej ciekawe sportowe, lecz które zgromadziły bardzo liczne rzesze publiczności (z okazji święta narodowego Francji).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

21 lipca:
szw. par. Elsie 827 do Göteborga,
nrow. par. Dageit 936 do Oslo,
szw. par. Plato 451 do Köpingu.

22 lipca:
niem. par. Selma 804 do Helsingforsu.

24 lipca:
szw. par. Elsa 646 do Lulea,
szw. par. Excelsior 841 do Odense.

25 lipca:
gd. par. Balticum 364 do Fredericji.

26 lipca:
duń. par. Borghild 432 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 14 036 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

21 lipca:
pol. licht. **Benek** 369 do Kallundborga,
pol. licht. **Wacek** 382 do Kjöge.

24 lipca:
pol. licht. **Franek** 382 i
pol. licht. **Felek** 382 do Sztokholmu.

25 lipca:
pol. licht. **Edek** 352 do Gefle,
pol. licht. **Antek** 370 do Hernösandu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 900 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

19 lipca:
szw. par. Ardennia 1959 do Sztokholmu,
szw. licht. Halsta III 473 do Karlshamnu,
szw. par. Massurian 605 do Gefle,
duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. Svenske 262 do Nyköpingu.

20 lipca:
ir. par. D. A. Fery 1 185 do Nantes,
duń. żagl. z mot. Maagens kock 284 do Ystadu,
szw. mot. Irene 165 do Karlskrony,
gd. par. Hammonia 658 do Horsensu,
szw. par. Carrie 739 do Göteborga,
ang. par. Carterside 350 do Oskarshamnu,
szw. par. Ferdinandi 224 do Limhamnu.

21 lipca:
norw. par. Kul 796 do Göteborga,
dń. paur. Dagmar 488 do Sztokholmu,
szw. par. Ellen 948 do Sztokholmu,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
duń. mot. Virginia 364 do Malmö,
duń. par. Marie 548 do Pargasu.

22 lipca:
norw. mot. Bob 269 do Oslo,
niem. żagl. z mot. Kurt 183 do Skutskaer,
szw. par. Gusten 353 do Malmö,
niem. par. Spica 869 do Sönderborga.

23 lipca:
szw. par. Juno 620 do Ystadu,
szw. par. Fingal 282 do Malmö,
szw. par. Pan 659 do Sztokholmu,
szw. licht. Menja 572 i
szw. licht. Fenja 569 do Sztokholmu,
szw. par. Portos 1 071 do Sztokholmu,
szw. par. Göta 674 do Göteborga,
pol. licht. **Janek** 633 do Sztokholmu,
niem. par. Wilhelmine 177 do Simrishamnu.

24 lipca:
gd. p. F. G. Reinhold 706 do Nyköpingu,
szw. par. Nordöst 628 do Göteborga.

25 lipca:
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
grecki par. Psara 1 855 do Genui,
szw. par. Baltica 280 do Köpingu,
szw. par. Kullen 276 do Kłajpedy.

26 lipca:
norw. par. Gunnar 714 do Oslo,
szw. par. Ingvall 694 do Karlshamnu,
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru.

Statki powyższe wywiozły łącznie ze statkami wym. w num. 27 126 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

19 lipca:
niem. par. Lexa 503 do Goole,
duń. par. Danevirke 695 do Londynu,
ang. par. Helmond 581 do Methilu,
ang. par. Mary S. 981 do Londynu,
niem. par. Sieglinde 1 080 do Hull,
ang. par. Sorcerer 282 do Lowestoftu.

20 lipca:
duń. par. Broholm 781 do Liverpoolu,
duń. żagl. z mot. Fyn 94 do Aalborga,
duń. par. Ww. Th. Malling 1 125 do Londynu,
ang. par. Gripfast 633 do Hullu,
norw. par. Jarl 256 do Foynes.

21 lipca:
hiszp. par. Mar Tirreno 1 896 do Kartageny,
ang. par. Copeman 1 095 do Newcastle,
niem. par. Hagen 1 003 do Amsterdamu,
hol. par. Zeester 184 do Wilhelmshaven.

22 lipca:
niem. par. Venetia 507 do Grimsby,
duń. par. Bothal 1 223 do Westhartlepoolu,
norw. par. Bera 430 do Tynedocku,
niem. par. Heinrich 308 do Hamburga,
ang. par. Minorca 597 do Leith,
niem. par. Dalaelfen 897 do Bordeaux.

23 lipca:
hol. żagl. z mot. Jacoba 80 do Skaru,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
niem. par. Saturn 154 do Flensburga,
fr. par. Chateau Yquem 1 290 do Bordeaux,
szw. par. Rurik 253 do Kalmaru,
duń. par. Tiber 823 do Bordeaux,
duń. par. Ingeborg S. 710 do Manchesteru.

24 lipca:
niem. par. Siegmund 1 084 do Amsterdamu,

25 lipca:
ang. par. Bengore Head 1 512 do Belfastu.

26 lipca:
norw. par. Salonika 1 607 do Walfishbay,
niem. par. Falk 853 do Antwerpji,
duń. par. Hans Broge 1 235 do Sfaxu,
niem. par. —Woglinde 1 193 do Antwerpji.

Statki powyższe wywiozły łącznie ze statkami wym. w num. 27 15 900 m drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

20 lipca:
niem. par. Wagrin 223 z Shurehamnu,
duń. żagl. Jon 76 z Kopenhagi,
szw. żagl. Frithjof 46 z Landskrony,
duń. żagl. z mot. Inge 50 z Norrköpingu,
21 lipca:
niem. par. Finnland 246 z Londynu,
duń. żagl. z mot. Söstrene 43 z Oslo,
duń. żg. z mot. Nanny 61 z Haderslevn.
23 lipca:
duń. żagl. z mot. Henny 57 z Odense,
niem. par. Christel Salling 815 z Rouen,
szw. par. Robur 577 z Helsingborga,
szw. żagl. z mot. Kurt.
24 lipca:
fsk. par. Sampo 114 z Dowru.
25 lipca:
niem. żagl. Walküre 91 z Malmö,
szw. ż. z mot. Gunborg 61 z Göteborga.
26 lipca:
niem. m. H. Paul Otto 55 z Göteborga,
niem. par. Elsa Zelck 731 z Londynu.

Statki powyższe przywiozły łącznie ze statkami wym. w num. 27 24 200 ton żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

20 lipca:
szw. par. Merkur 800 z Oskarshamnu.
23 lipca:
szw. par. Robur 577 z Helsinborga,
nim. par. Industria 1 277 z Oxelösundu.

Statki powyższe przywiozły łącznie ze statkami wym. w num. 27 19 800 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

20 lipca:
pol. par. **Toruń** 1 122 z Gandawy.

Statek powyższy przywiózł łącznie ze statkami wym. w num. 27 18 500 ton fosfatów.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

25 lipca:
fsk. mot. cyst. Margareta 260 do Helsingforsu.

Statek powyższy **wywiózł 500 ton ropy gazowej.**

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lipca.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod mineralne:** węgiel 72 289, sól 680, parafina 95, cement 4 255, oleje 377, soda 25.
Prod. roślinne: ow. strączkowe 204, rafinada 30, melasa 550, drzewo 31 075, koniczyna 7, smoła 221.
Prod. zwierzęce: mięso 108, jaja 53, bydło żywe 47, skóry 5.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 3 400, tomasówka 4 430, siarka 29, ruda żelazna 4 580, żeliwo 28, żelazo i stal (stare) 16 725.
Prod. roślinne: pszenica 490, żyto 130, owies 1 890, ryż 447, żywica i kalafonja 21, oleje 293, ekstrakty garbnikowe 39.
Prod. zwierzęce: smalec 175, śledzie sol. 3 073, -tłuszcze 37, skóry sol. 278.

Z ostatniej chwili.

Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień. Rekord ładowania. Zawinęło do portu w tygodniu 11 parowców o łącznej ładowności 8 545 ton rejestrowanych netto (wszystkie próżne), w tej liczbie 1 polski, 3 szwedzkie, 3 niemieckie, 1 francuski, 1 duński, 1 norweski, 1 łotewski. Odpłynęło z portu w tygodniu 14 statków o łącznej ładowności 11 429 ton rej netto, w tej liczbie było 12 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska. Polskich statków było 3, szweckich 2, duńskich 2, niemieckich 3, gdańskich 1, norweskich, francuskich, łotewskich po jednym. Wśród statków na wyjściu było: próżnych 1 (holownik) z pasażerami i towarem 1, (Pologne — 410 pasażerów, 1 tonna ładunku), z węglem 12.

Węgla wywieziono ilość rekordową dla ruchu tygodniowo: 23 527 ton, w tej liczbie 1 035 ton węgla bunkrowego. Jeśli przeładunek węgla pozostanie już na tej wysokości, miesięczny przeładunek węgla przekroczy w porcie gdyńskim 100 000 ton.

Z życia portowego Gdyni. Strajk robotników budowy portu zakończył się i praca odbywa się obecnie przy budowie skrzyń, w basenie i na falochronie. Pogłębianie portu do 8-iu metrów w przystani węglowej molo południowego nieco hamuje szybkość ładowania węgla, lecz krany mostowe ładują również statki, stojące w drugim rzędzie. Parowiec „Poznań" zakończył wyładunek tomasówki z Antwerpii i odszedł do Gdańska do ładowania drzewa. Na zewnętrznej stronie południowego molo wykonywane jest przesuwanie rur wodociągowych na 10 metrów wgłąb, dla uniknięcia uszkodzeń przy ładowaniu statków. Północno-wschodni róg molo południowego otrzymuje dodatkowe tory dla transporterów firmy „Elibor", systemu inżyniera Zbydniewskiego. Próba tych transporterów odbędzie się w tych dniach. Jedna z polskich wytwórni filmowych od kilku dni nakręca obraz „Zew Morza", demonstrowany do zdjęć na redzie okrętów marynarki wojennej oraz robiono zdjęcia w porcie handlowym.

Przetarg.

Niżej wymieniony Urząd zamierza w drodze publicznego przetargu ustnego oddać

w dzierżawę grunt państwowy,

położony na lewym **brzegu Wisły** tuż powyżej kanału wjazdowego do portu zimowego **w Tczewie** pomiędzy korytem Wisły a wałem portowym i innemi gruntami prywatnymi. Grunt ten o powierzchni około 1 ha i posiadający około **200 m. frontu wodnego** (wybrzeża rzecznego), nadaje się na urządzenie

przeładowni kolejowo-wodnej.

Bliższe informacje co do gruntu i co do warunków dzierżawy otrzymać można w niżej wymienionym Urzędzie (Toruń, Bydgoska 22).

Przetarg ustny, przed rozpoczęciem którego należy złożyć wadjum w kwocie 500 zł, odbędzie się w sobotę, dnia 6 sierpnia 1927 o godzinie 10-tej w biurze Zarządu dróg wodnych w Tczewie.

L. II. 2390-27.

Toruń, dnia 22 lipca 1927.

Wydział Dolnej Wisły Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.